Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8538**

16. Wahlperiode 12. 03. 2008

Antrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Bärbel Höhn, Kai Gehring und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klimaschutz im Verkehr – Kfz-Steuer schnellstmöglich auf CO_2-Bezug umstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Klimawandel ist die größte ökologische Herausforderung weltweit. Der Straßenverkehr trägt in besonderem Maße zum Klimawandel bei. Der Transportsektor allein ist in der EU für rund 70 Prozent des Ölverbrauchs verantwortlich und 96 Prozent der Kraftstoffe sind fossiler Herkunft. Im Straßenverkehr entstehen rund 20 Prozent aller europäischen CO_2-Emissionen. Während die Treibhausgasemissionen der Gemeinschaft zwischen 1990 und 2004 in allen anderen Sektoren (Energie, Haushalt, Industrie, Gewerbe) um 5 Prozent gesunken sind, hat der CO_2-Ausstoß des Verkehrs in diesem Zeitraum um 26 Prozent zugenommen. Der Straßenverkehr ist der Bereich mit den zweithöchsten Treibhausgasemissionen in der EU und in Deutschland. Wenn dieser Trend ungebrochen anhält, werden die in anderen Bereichen (Industrie, Energiewirtschaft, Haushalte) erzielten Fortschritte und Einsparungen zunichte gemacht.

Um den Klimawandel zu stoppen, müssen auch im Verkehrsbereich ambitionierte Klimaschutzziele mit konkreten Zeitplänen formuliert und durch geeignete Maßnahmen unterstützt werden. Dabei ist eine umfassende Klimaschutzstrategie für den Verkehr notwendig, welche die Ökologisierung aller Verkehrsträger, deren effiziente Verknüpfung sowie die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr zum Ziel hat. Eine wichtige Maßnahme zur notwendigen Effizienzsteigerung im Transportsektor ist die Umstellung der Kfz-Steuer auf die Bemessungsgrundlage CO_2. Für die klimapolitische Wirksamkeit der Steuer ist zentral: Je mehr CO_2 ein Fahrzeug emittiert, desto stärker muss die Steuer pro Gramm des Treibhausgases stufenweise angehoben werden.

Die Einführung einer CO_2-basierten Kfz-Steuer für Personenkraftwagen wird ebenfalls von der EU-Kommission in einem Richtlinienvorschlag vom 5. Juli 2005 (KOM (2005) 261 endg.) gefordert. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat die Bundesregierung bereits in mehreren Anträgen (Bundestagsdrucksachen 16/2073, 16/4429, 16/4431) aufgefordert, einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen. Die Bundesregierung selbst hat in ihrem Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD von 2005 formuliert: „Zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen und der Verminderung von CO_2-Emissionen im gesamten Straßenverkehr werden wir wirksame Anreize für die Einführung hocheffizienter Antriebe durch eine am CO_2- und Schadstoffausstoß orientierte Kfz-Steuer schaffen." Im vergangenen Jahr wurden – verstärkt durch die Berichterstattung des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) und die weltweite Klimadebatte – mehrfach Ankündigungen vom Bundesminister für Um-

welt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Sigmar Gabriel, und Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, laut. Zuständig für die Umstellung der Steuer ist jedoch das Bundesministerium der Finanzen.

Die Umstellung auf die Bemessungsgrundlage CO_2 ist auch Bestandteil des Integrierten Energie- und Klimaprogramms der Bundesregierung vom 5. Dezember 2007. In der Maßnahme 18 wird erneut angekündigt, die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen in erster Linie emissionsabhängig auszugestalten, um Anreize für eine stärkere Nachfrage nach verbrauchs- und schadstoffarmen Fahrzeugen zu schaffen. Ganze zwei Jahre nach ihrem Antritt beschließt die Bundesregierung damit lediglich Eckpunkte zur Umstellung der Kfz-Steuer. Gemäß den Vorgaben soll die Reform erst zum 1. Januar 2009 erfolgen und bei Neuwagen die Bemessungsgrundlage von Hubraum auf CO_2 umstellen. Linear sollen ab 100 g CO_2/km die Steuersätze für Neufahrzeuge der Euro-Normen 2 bis 4 angehoben werden. Bei Altfahrzeugen (für den am 31. Dezember 2008 vorhandenen Fahrzeugbestand) soll die bisherige hubraum- und schadstoffbezogene Besteuerung fortgeführt werden. Für Altfahrzeuge, die in 2008 erstmals zugelassen werden, soll die jeweils günstigere Besteuerung gelten.

Die Kraftfahrzeugsteuer ist derzeit eine reine Ländersteuer, die im Jahr 2006 ca. 8,9 Mrd. Euro in die Landeshaushalte eingebracht hat. Deshalb muss eine Änderung der Kfz-Steuer mit den Bundesländern abgestimmt werden. Im Rahmen der Föderalismusreform I in der 15. Legislaturperiode war über einen möglichen Steuertausch der Kfz-Steuer gegen die Versicherungssteuer zwischen Bund und Ländern diskutiert worden. Dies hätte den Vorteil, dass dann alle Kfz-bezogenen Steuern eine Bundesangelegenheit wären und eine konsistentere Steuerpolitik erfolgen könnte. Die Verhandlungen blieben jedoch aufgrund der finanziellen Ausgleichsforderungen der Länder bis heute ohne Erfolg. Auch heute bestehen die Länder vor allem auf Aufkommensneutralität; dies sowohl im Bezug auf die heutigen Einnahmen als auch in Bezug auf prognostizierte Einnahmenzuwächse (weitere Zunahme des höher besteuerten Dieselaufkommens).

Die Finanzministerkonferenz der Länder hat sich am 31. Januar 2008 einstimmig dazu bereit erklärt, die Kfz-Steuer an den Bund gegen einen „adäquaten, vollständigen, dauerhaften und dynamischen Ausgleich“ zu übertragen. Sie schlägt vor, dass der Bund seine Bereitschaft erklärt, „zu einem noch zu verhandelnden definierten Zeitpunkt der Übernahme der Kfz-Steuer zuzustimmen“. Dieser Vorschlag ist auch Gegenstand der Verhandlungen über die Föderalismuskommission II.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

– die Verhandlungen mit den Ländern im Rahmen der Föderalismusreform II über die Übertragung der Kfz-Steuer auf den Bund mit dem Ziel abzuschließen:

  1. im Rahmen der Neuordnung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern die Kfz-Steuer in eine Bundessteuer umzuwandeln, denn nur so verfügt der Bund mit allen energiebezogenen Verkehrsabgaben (Mineralölsteuer, Kfz-Steuer, LKW-Maut) über die zentralen abgabenpolitischen Instrumente für mehr Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr,

  2. sich mit den Ländern über eine nach Volumen und Entwicklungsperspektiven angemessene Kompensation zu einigen;

– unabhängig von diesen Verhandlungen schnellstmöglich einen mit den Ländern abgestimmten Gesetzentwurf vorzulegen, der die Umstellung der Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer auf den CO_2-Ausstoß noch innerhalb

dieses Jahres regelt. Der Gesetzentwurf soll sich an folgenden Eckpunkten orientieren:

3. Hoch emittierende Fahrzeuge werden aufgrund ihrer höheren Klimaschädlichkeit stärker belastet, gering emittierende Fahrzeuge werden dagegen deutlich entlastet. Die Besteuerung ist daher nicht linear, sondern progressiv zu gestalten, d. h. Fahrzeuge, die überdurchschnittlich viel CO_2 ausstoßen, sollen überproportional besteuert werden.
4. Fahrzeuge bis zu einem CO_2-Ausstoß von 120 g/km sind für die Dauer von vier Jahren steuerfrei zu stellen; diese Steuerbefreiung ist zum 1. Januar 2012 auf Fahrzeuge mit weniger als 100 g/km und zum 1. Januar 2015 auf Fahrzeuge mit weniger als 80 g/km abzusenken. Dieselfahrzeuge ohne geregelten Partikelfilter sind von dieser Steuerbefreiung ausgenommen.
5. Der Tarif für Benziner der Euro-Norm 4 soll so ausgestaltet werden, dass bei einem CO_2-Ausstoß zwischen 121 und 140 g/km jedes Gramm CO_2 mit 50 Cent besteuert wird. Jeweils 20 weitere Gramm werden mit dem jeweils doppelten Steuersatz belegt. Dies führt zu einem Steuersatz von maximal 16 Euro für jedes Gramm oberhalb von 220 g CO_2/km erhoben.
6. Dieselfahrzeuge werden, wie bisher auch, mit einem höheren Kfz-Steuersatz belegt, um den Steuervorteil bei der Mineralölsteuer von rund 18 Cent auszugleichen. Die Förderung von Nachrüstpartikelfiltern bleibt erhalten. Fahrzeuge ohne geregelten Partikelfilter zahlen einen Aufschlag von 10 Prozent auf die Kfz-Steuer.
7. Die Kfz-Steuer ist ab dem 1. Januar 2009 für alle Neufahrzeuge einzuführen. Für Altfahrzeuge bis einschließlich Erstzulassung 31. Dezember 2000 wird die bisherige hubraum- und schadstoffbezogene Besteuerung beibehalten. Für Altfahrzeuge, die seit 1. Januar 2001 erstmals für den Verkehr zugelassen wurden, wird eine Günstigerprüfung durchgeführt, d. h. dass jeweils der Tarif zur Anwendung kommt, der günstiger ist.
8. Die Neuregelung der Kfz-Steuer soll analog für alle Fahrzeugarten einschließlich Motorräder und Nutzfahrzeuge vorgenommen werden.

Berlin, den 12. März 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Begründung

Aktuell wird die Kfz-Steuer im Wesentlichen nach Hubraum bemessen. Dabei gilt: Je größer das Auto, desto höher ist die Steuer. Die letzte große Kfz-Steuerreform ist heute über zehn Jahre her. 1997 wurde festgelegt, dass besonders förderwürdige Fahrzeuge zeitweilig von der Kfz-Steuer befreit werden oder die Steuer für diese Autos vermindert wird. Schadstoffarme Fahrzeuge bekamen so erheblich ermäßigte Steuersätze. Im Gegenzug wurden die Steuersätze für die Fahrzeuge mit alten Euro-Normen bis 2004 regelmäßig weiter angehoben (Verschärfung der EU-Abgasnormen für klassische Luftschadstoffe wie Stickoxide, Benzol, Schwefeldioxid, Partikel). Damit wurde für die Konsumenten ein Anreiz gesetzt, neue, effizientere und schadstoffärmere Autos zu kaufen. Der Flottenaustausch erfolgte in Deutschland daher schneller als in anderen Ländern. Erst Ende 2005 mit dem Inkrafttreten der Euro-Norm 4 liefen die bisher gültigen steuerlichen Förderungen für schadstoffarme Fahrzeuge aus.

In der Debatte um die Reform der Kfz-Steuer wurde auch vorgeschlagen, die Kfz-Steuer im Zuge einer Erhöhung der Mineralölsteuer als eigenständige Steuer abzuschaffen. Eine Umlegung der Steuer würde aber bedeuten, den Mineralölsteuersatz für Diesel um 34 Cent pro Liter und den für Benzin um immerhin noch 13 Cent/l zu erhöhen, um die gleichen Einnahmen zu erzielen wie vorher. Angesichts der hohen Kraftstoffpreise wäre die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger gering. Zudem würde der so genannte Tanktourismus weiter angeregt werden.

Die Kfz-Steuer soll deshalb als ökologisches Lenkungsinstrument erhalten bleiben. Damit sich sparsame und umweltfreundliche Fahrzeuge rascher am Markt durchsetzen und die Einsparpotenziale im Straßenverkehr schneller erschlossen werden, bedarf es zusätzlicher Anreize. Die Kfz-Steuer ist hierfür eine der wirksamsten „Steuerungssteuern“. Auch beim gesundheitspolitisch notwendigen Fördergesetz zur Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfiltern wird der Erlass für die Nachrüstung über die Kfz-Steuer abgewickelt. Derlei Handlungsmöglichkeiten würde man bei der Abschaffung der Steuer aus der Hand geben.

Anreizprogramme mit befristeten Steuernachlässen wie jenem für das vorzeitige Erreichen einer Schadstoffnorm (zuletzt Euro 4) haben in der Vergangenheit dazu geführt, dass die Industrie schneller effizientere Autos mit verbesserten Schadstoffnormen angeboten hat, als gesetzlich verlangt war. Diese Förderung wirkte zu Gunsten von Umwelt und Gesundheit sowie Technologieentwicklung.

Für den Kunden spielt bei der Anschaffung eines Autos die Steuerklasse eine relativ große Rolle. Fahrzeuge mit alter Technik sind teurer und lassen sich daher schlechter wieder verkaufen. Autokäufer erhalten nur bei einer Beibehaltung der Kfz-Steuer einen wirksamen Anreiz, sich für CO_2-arme Modelle zu entscheiden.

Die Steuertabelle nach dem grünen Reformvorschlag für Pkw der Euro-Norm 4:

CO_2-Stufe (g/km)	Benziner	Diesel (mit Partikelfilter)
Bis 120	Steuerbefreiung für fünf Jahre	Steuerbefreiung für fünf Jahre
121 bis 140	0,50 € vom ersten bis max. 140 Gramm CO_2	1,50 € vom ersten bis max. 140 Gramm
141 bis 160	1,00 € für jedes Gramm CO_2 dieser Stufe	3,00 € für jedes Gramm CO_2 dieser Stufe
161 bis 180	2,00 € für jedes Gramm CO_2 dieser Stufe	6,00 € für jedes Gramm CO_2 dieser Stufe
181 bis 200	4,00 € für jedes Gramm CO_2 dieser Stufe	12,00 € für jedes Gramm CO_2 dieser Stufe
201 bis 220	8,00 € für jedes Gramm CO_2 dieser Stufe	24,00 € für jedes weitere Gramm CO_2
ab 220	16,00 € für jedes weitere Gramm CO_2	

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333